

Jahresrückblick 2005

Wieder ist ein Jahr vergangen, eine neue Jahreshauptversammlung des ADFC Dresden e.V. steht am 1. Februar im großen Versammlungsraum, Schützengasse 18 an und dort wird ein neuer Vorstand gewählt. Seit dem letzten Brief dieser Art ist eine Menge passiert. Eine Reihe neuer Mitglieder und Aktiver sind zu begrüßen und Nachwuchs hat es auch mehrfach gegeben. Für die Versammlung deutet sich an, dass die relativ kleine Zahl der wirklichen Vereins-Aktiven sich mehr Einfluss auf die Zusammensetzung des Vorstands wünschen wird. Katharina Mensing will unwiderruflich ausscheiden und ich, Friedrich Darge wahrscheinlich auch.

An Radtouren sind auch in diesem Jahr wieder tausende Kilometer zusammengekommen. Dank sei Andreas, der auch dieses Jahr wieder erlebnisreiche Touren zusammenstellte und neue Tourenleiter und Aktive warb. Ebenfalls haben wir wieder eine beachtliche Zahl von DIA-Vorträgen erleben können.

Im Sommer, gerade noch rechtzeitig vor den Sommerferien, kam der neue Fahrradstadtplan heraus. Dieses mal ohne Pressekonferenz, ohne Bürgermeister und ohne Amtsleiter, dafür aber mit Begleitung von UrBike, der TU Dresden und der Stadtverwaltung, vertreten durch Vermessungsamt und Hauptabteilung Mobilität. Frieder Symanek hat hier sicher die meiste Arbeit bei der Datenübergabe an die Stadt geleistet. Allen Mitwirkenden sei nochmal gedankt.

Und noch etwas ist in der Stadtverwaltung passiert: Wir haben einen kompetenten Ansprechpartner in Sachen Radverkehr dazubekommen. Peter Tatzel, der neue „Radverkehrsbevollmächtigte“, ist in der Hauptabteilung Mobilität angesiedelt, hat jedoch, was Radverkehr betrifft, einiges zu sagen, auch ämterübergreifend. Er wird uns helfen, Verantwortung besser zu lokalisieren und planerische Kompetenz gezielter beim Bau neuer Verkehrsanlagen anzubringen. Ein kleiner Teilerfolg ist bereits da: es sollen keine grobgepflasterten Grundstücksein-

fahrten mehr entstehen!

Hinter geschlossenen Türen tagt unsere AG Verkehr weiter monatlich. Wir versuchen dort ohne den störenden Lärm der Öffentlichkeit für die Probleme des Radverkehrs Lösungen zu finden. Wie kann man günstigere Planungen befördern, wo muss Geld und Handeln eingefordert werden, wie kann man die vielfachen Anregungen, die an den ADFC herangetragen werden, am besten die Dresdner Verkehrsplanung einfließen lassen? Interessierte sollten sich in der Geschäftsstelle melden, oder direkt bei Haases, die auch weiterhin unermüdlich einen zentralen Punkt in unserem Verein darstellen. Der Familie Haase sei hier ausdrücklich gedankt.

Bei den Protesten gegen die Waldschlösschenbrücke hat sich auch der ADFC mit Plakaten, Demos und Infoständen beteiligt, jedoch haben sich die Befürworter letztlich durchgesetzt. Auch im ADFC waren die Meinungen sicher nicht ungeteilt. Warten wir ab, ob die UNESCO nicht doch noch gewillt ist, es den Dresdnern auszureden. Die unendliche Geschichte von der Brücke vom Schlösschen an der Heide zum Palais im großen Garten ist mit dem „JA“ jedenfalls noch nicht ganz beendet.

Karen, Katharina, Birgit und Annette & Co. – die AG Geschäftsstelle – macht sich nun im zweiten Jahr einen Kopf über eine effektive, weitgehend ehrenamtliche Büroarbeit im größten ADFC-Kreisverband Sachsens. Unsere Mitgliederzahl geht auf die 700 zu. Da heißt es, entsprechend verwalten, ohne dabei unnötigen Aufwand zu erzeugen. Und auch in diesem Jahr wurde unser Verein von Mitgliedern hinter dem dünnen Tapeziertisch-Holz unseres Info-Standes ein ums andere Mal vertreten. Das Know-How zum Infostand ist durch die AG Geschäftsstelle weiterhin gesichert und wer das Büro in der Schützengasse 16 jetzt mit dem von vor zwei, drei Jahren vergleicht, der wird sich die Augen wischen.

Der Geschäftsstellenrechner ist durch Steffen Jobke und andere ebenfalls auf den neusten Stand gebracht und auf

die völlig modernisierte, immer aktuelle Webseite www.adfc-dresden.de, betreut von Jochen Böttcher, kann man gar nicht oft genug hinweisen.

Dem freundlichen Management unseres Vermieters, dem Umweltzentrum sei Dank, werden wir hier immer wieder von neuen Strömungen des umweltbewussten Denkens erreicht, wenn auch hier noch eine Steigerung möglich scheint. Dank sei auch Andreas Querfurth vom Entwicklungsforum. Hinzu kamen Kontakte, wie dem zur Breslauer „Fondacja dolnoslaska ecoroswoju“, bei dem sich auch Werner Klawuns sprachliche und gesellschaftliche Fähigkeiten bewährten.



Immer wieder viel Arbeit für die AG Geschäftsstelle - unser Infostand auf dem Elbhauptfest

Last but not least sei noch die Speiche-Redaktion genannt. Hier hat Sascha Böhme vorübergehend die Aufgaben von Wiebke Leibenath übernommen. Neben Artikeln aktiver Radler und Vereinsfreunde finden sich hier der Terminkalender mit Veranstaltungen des ADFC und anderer Veranstalter.

Aktiventreffen ist weiterhin jeden 1. und 3. Mittwoch im „Roten Salon“ im Umweltzentrum.

Friedrich Darge

Meine „Lieblingskreuzung“

Anlässlich der Erstellung des Knotenpunktpapiers stellt die Speiche ausgewählte Kreuzungen von Dresden vor, die aus Sicht des Radverkehrs besonders positiv oder negativ gestaltet wurden. Falls auch Sie Ihre „Lieblingskreuzung“ vorstellen möchten, dann schreiben Sie uns!



Radeburger Str. / Maxim-Gorki-Str.

Aus Richtung Hechtstr. (St. Pauli Friedhof) treffe ich jeden Morgen auf dem Weg zur Arbeit auf meine „Lieblingskreuzung“ Radeburger Str. / Maxim-Gorki-Str.

Zunächst empfängt mich ein nicht abgesenkter Bordstein auf dem Weg zur Ampel. Also von Straße und Rad runter und auf Bordstein rauf. Danach geht es einige Meter auf einem Fußweg zur Drückerrampel. Da ich die Ampel schon kenne, lasse ich mich nicht irritieren, weil nach dem Drücken das rote Licht nicht leuchtet. Das Ding ist seit mindestens 4 Monaten kaputt. Immerhin wird es für mich dann relativ schnell grün und ich kann losfahren, muss aber schon auf die rechts abbiegenden Autos achten. Auf der anderen Straßenseite soll ich dann auf zuerst dem Bordsteinradweg und von dort in ziemlich ungünstigem Winkel auf die Straße. Wenn ich sehr schnell bin, schaf-

fe ich es vor dem ersten Auto. Diese dürfen hier eigentlich ja nur 30 fahren, halten aber normalerweise 40 für angemessen. Da nur wenig Abstand zur Gegenrichtungsfahrbahn ist, wird ab hier der vorgeschriebene Seitenabstand von mindestens 1,5 m beim Überholen fast nie eingehalten.

Warum nicht gleich die Fahrbahn benutzen? Das liegt daran, dass dann viele LKW oder Autos auf der Kreuzung gefährlich dicht (ca. 20 cm) an mir vorbeifahren. Eine schnelle Lösung wäre ein abgesenkter Bordstein und Bordsteinradweg zur Drückerrampel von der Hechtstr. aus sowie ein geeigneterer Winkel beim Einfädeln der Radfahrer auf die Fahrbahn inkl. roter Fahrbahnmarkierung. Eine dauerhafte Tempokontrolle, wie auf der Gegenfahrbahn wäre sicherlich auch hilfreich.

hg

Dresden fährt ab!

Der ADFC Dresden hat die Radfahrer auf den Straßen der sächsischen Landeshauptstadt gezählt und hat so manchen Grund zur Freude.

Der Daumen zeigt nach oben! Ungeachtet eines aller Orten inflationären Gebrauchs des Wörtchens „Stagnation“ beweisen Dresdens Radfahrer Mut zum Optimismus und legen kräftig zu: In den Ergebnissen der Querschnittszählung an zehn ausgewählten Knotenpunkten der Stadt steigt die Zahl der Radfahrer von 1997 bis 2005 auf durchschnittlich 132 Prozent und selbst in der von der Sintflut gespendeten Straßenausbauepoche konnte das Radverkehrsaufkommen um knapp zehn Prozent zulegen.

Dabei sehen die Zuwächse lokal recht unterschiedlich aus: Während im Vergleich zu 1997 heute drei statt zwei Radfahrer über die nach dem Umbau des Wiener Platzes neu geschaffenen Radfahrstreifen zwischen St.-Petersburger-Straße und Friedrich-List-Platz fahren, verzeichnet die Schandauer Straße am Programmkinostadt lediglich ein Plus von sechs Prozent und über die Leipziger Straße hinter dem Bahnhof Neustadt trauen sich stattdessen nur noch unerschütterliche 99 von 100 Radfahrern.

Dass die Entwicklung der Radverkehrs-

zahlen sehr wohl auf geheimnisvolle Weise mit dem Infrastrukturangebot korreliert zeigt das Beispiel Wilsdruffer Straße am Kulturpalast: Um stolze zehn Prozentpunkte stieg hier das Radverkehrsaufkommen im Vergleich zu 1997 und nicht auszudenken, wie euphorisch die Zahlen ausgesehen hätten, wenn... ja, wenn nicht das Millionen-Projekt Postplatz ausgehoben worden wäre, denn im Vergleich mit 2002 verirrt sich gut ein Viertel weniger Radfahrer zwischen Baggern, Bordsteinen und Bauzäunen - eine Haupttroute im Dresdner Radverkehrsnetz wurde enthauptet...

Moment mal, wir Radfahrer wollten uns doch nicht in den Chor der ewigen Pessimisten einreihen! Darum erhielt die Kategorie „Führung des Radverkehrs an Baustellen“ im Fahrradklimatest 2005 des ADFC von Dresdens Radfahrer auch nur die Note 5,21 statt 6,0 und wer außer wir, kann Wachstumsraten von über 80 Prozentpunkten aufweisen, wenn es um den Verkehr auf der Kesselsdorfer Straße geht? Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass unsere vierstündigen Querschnittszählungen im Früh- und Nachmittagsverkehr nicht repräsentativ sein können und wengleich in den Semesterferien die Komponente „radelnder Student“

vernachlässigt und die Jahreszeit mittels eines Faktors ausgerechnet werden kann, bleibt das Wetter konsequent veränderlich und die Freizeitradler beim nächsten Regentropfen lieber zuhause. Dennoch, fernab von jeder Feinstaub- und Benzinpreisdiskussion blüht dem Radverkehr der sächsischen Landeshauptstadt eine rosige Zukunft, zumindest lässt uns die Radverkehrszählung 2005 dies glauben.

Zahlen zum Freuen:

	1997	2002	2005
Gesamt	100	114	132
Nossener Brücke	100	153	176
Sachsenplatz	100	137	169
Wilsdruffer Str.	100	130	110
F.-List-PLatz	100	115	154
Schandauer Str.	100	99	106
Pikardie	100	72*	114
Leipziger Str.	100	92	99
Trachenberger Pl.	-	100	77*
Dohnaer Str.	-	100	92
Kesselsdorfer Str.	-	100*	181

* Schlechtwettereinfluss wurde nicht herausgerechnet (Alle Angaben in Prozent bezogen auf den Zeitpunkt der Ersterhebung)

Christian Rahmig

Erlebnis Libysche Sahara Wau an Namus – Vulkan in der Wüste

Am 02.12.2005 um 19.00 Uhr findet im Umweltzentrum in der Schützengasse 16 ein DIA-Vortrag statt, in dem Hans-Jürgen Knobloch über eine außergewöhnliche Reise zum Vulkan „Wau an Namus“ mitten in der Sahara berichtet.



Das heutige Nordafrika spiegelt sehr vielfältig seine bewegte Geschichte wieder.

Wo heute zum größten Teil die Sahara und andere Wüsten dominant sind, waren vor etwa 30 Mio. Jahren weite Flächen vom Ozean bedeckt – die scheinbar glatten „abgesägten“ Oberflächen zahlreicher heutiger Tafelberge waren damals Meeresboden. Und noch vor 5000 Jahren erstreckte sich hier fruchtbare Savanne, mit einer Tierwelt wie beispielsweise heute in Kenia oder Tansania. Zahlreiche historische Felszeichnungen dokumentieren noch heute diese Zeit. Mein neuer Vortrag berichtet von einer aufregenden Tour in die nordafrikanische Wüstenregion, durch die Libysche Sahara zum Vulkan „Wau an Namus“.

Eine Gruppe aus Sahara- und Vulkanfreunden brach im Februar 2005 von Dresden aus in Richtung Nordafrika auf, um teilweise auch auf den Spuren von Nikolaus Richter zu wandeln, der große Teil

le der Libyschen Sahara kartographisch erkundete und damit wichtige Navigationshilfen schuf.



Von dieser außergewöhnlichen Wüsten- und Vulkanreise mit zahlreichen Überraschungen möchte ich in einer digitalen Präsentation mit Notebook und Beamer berichten.

Hans-Jürgen Knoblauch

„Hier ist der Radler noch König“ lautet die Bildunterschrift in einem Radwanderführer von Dirk Jung: Das ist durchaus wörtlich zu verstehen: denn hier gibt es viele einsame Straßen und wo sonst darf man ganz legal auf der Autobahn radeln?

Auf zwei Radreisen wurde das Baltikum von mir erkundet: 1999 führt die Tour in 10 Tagen von Klaipeda über Telsiai - Kaunas - Vilnius - Trakai nach Kalvarija), 2001 gab es die Fortsetzung Richtung Norden: Kaunas - Kandava - Riga - Pärnu - Kuressare (Saaremaa) - Kärldla (Hiiumaa) - Tallin.



Die Inselburg Trakai ist die einzige Wasserburg in Osteuropa.

Inzwischen haben sich die baltischen Staaten zu einem Fahrradparadies entwickelt und es gibt erstaunlich viel gutes Info- und Kartenmaterial für Radreisen. Das Baltikum ist relativ flach, dünn besiedelt und zu einem Drittel von Wäl-

dern bedeckt. Flächenmäßig sind alle drei Staaten zusammengenommen nur etwa halb so groß wie Deutschland.

Viele interessante Sehenswürdigkeiten und Naturschönheiten lassen sich im Baltikum entdecken: Sanddünen der Kurischen Nehrung, Ostseestrand, verträumte Seen im Zemaiciu-Nationalpark, unzählige Storchennester, zahlreiche Holzkirchen, barocke Klöster, romantische Burgen, aber auch sowjetische Atomraketenbunker.

Besondere Höhepunkte sind die Burgen und Schlösser von Trakai in Litauen, Pilsrundale, Sigulda/Turaida und Cesis in Lettland, sowie Kuressare in Estland. Die monumentalste Grenzfeste Europas steht in Narva (Estland)/Ivangorod (Russland).



Die Burg Kaunas

Die Haupt- und Landstraßen sind ohne Kopfsteinpflaster. Dafür gibt es viele staubige Kalk- und Schotterstrecken. Aus diesem Grund empfiehlt sich ein robustes Trekkingrad. Wo es asphaltierte Straßen

gibt, sind sie meist in einem guten Zustand - mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten.

Eine attraktive Möglichkeit zur Anreise bietet die Eurovelo-Route 11 Athen - Nordkap. Für den Abschnitt Warsawa - Suwalki - Vilnius ist im Jahr 2003 dazu ein sehr informativer Radwanderführer erschienen. Einziger Grenzübergang von Polen nach Litauen ist Ogdroniki/Lazdijai. Dort muß man eine längere Wartezeit einkalkulieren. Der auf einigen Karten eingezeichnete Übergang Szypliszki/Kalvarija ist für Touristen bislang nicht passierbar (nur Hilfstransporte usw.). Seit 1999 sind Reisen in alle drei baltischen Staaten visafrei (Reisepass genügt).

Per Bahn ist die Anreise relativ kompliziert. Eine Alternative stellt die Ostseefährverbindung nach Klaipeda dar.

Literaturempfehlungen und umfangreiches Kartenmaterial hält die Fahrradbibliothek Dresden bereit.

In einem Diavortrag am 6.1.06 im Umweltzentrum können Freunde des Baltikums und andere Interessierte die Schönheiten dieser neuen EU-Länder kennenlernen und Tipps für die Radreise zwischen Vilnius und Tallin erhalten.

Johannes Meusel

West-Island und die Westfjorde per Rad

Wir flogen von Berlin-Schönefeld nach Keflavik. Auf dem Flug nach Island gewinnt man 2 Stunden, so dass am Abend noch eine erste Etappe drin war, auf einer der autoreichsten Straßen des Landes, der direkten Strecke von Keflavik nach Hafnafjörður. Es war Sonntag, und wir genossen zum ersten Mal, dass ein Supermarkt von 10 bis 23 Uhr offen hatte, allerdings waren wir um 21:30 die einzigen Kunden.

Der Sprung nach Reykjavik war genauso kurz wie unattraktiv, noch mehr Autos, und die minimalen Überholabstände sollten uns erhalten bleiben, solange der Urlaub dauerte. Die gesuchten Karten fanden wir erst bei der Touristen-Information, dort deckten wir uns auch mit kostenlosem Material ein. Ein Blick in die Hallgrimskirche, und wir brachen nach Norden auf, entlang der Hauptstraße. Das Wetter war warm, die Sicht ca. 90 km weit, ein schöner erster Radtag. Ein Tunnel führt unter dem Hvalfjörður durch, der für den Radverkehr gesperrt ist. Ein Schild belehrte uns, dass er mautpflichtig ist, das heißt, Aufpasser hat. Sonst hätten wir mal probiert, ob man das Sperrschild nicht übersehen kann. Allerdings dankt der wunderschöne Fjord den Umweg. Der Campingplatz war eigentlich ein Golfplatz, und die Frage nach der Dusche erbachte die Auskunft, „We don't have a shower but we have a nice hot pot“. Im Rückblick der schönste Hot Pot des Urlaubs: ein Natursteinrund von 2 m im Durchmesser gleich neben dem Fjord, aber 1 km vom Campingplatz weg. Wofür haben wir Räder?



Hinter Borgarnes verließen wir die Hauptstraße, und damit ging ein großer Gewinn an Spaß einher. An dem Tag nahmen wir unser erstes Mittagspicknick an einem Ort ein, den auch vielerlei Pflanzen

liebten, in der Sonne im Windschatten eines großen Steins. Wir wollten einen erloschenen Krater besichtigen, am Campingplatz am Bauernhof gab es den Liter Milch für den Abendkakao geschenkt. Auf dem Weg zum Krater kamen wir durch einen sehr dichten Wald von Krüppelbirken, in dem man sich bequem einen Sonnenbrand am Kopf holen könnte. Nur wenige Birken waren höher als 1,5m. Der Weg war ein Trampelpfad, und die Steinpyramiden, die wir auch schon am ersten Abend gesehen hatten, erwiesen sich als Wegweiser. Dem friedlichen Abend folgte eine wenig friedliche Nacht, eine Gruppe Isländer, so um die 50 Jahre alt, nutzte erst die Lautsprecher im Auto, um das Gelände zu beschallen, gegen 2 Uhr sangen sie schließlich Volkslieder. Das ist der Nachteil, wenn es in der Nacht nicht so richtig dunkel wird und auch nicht so richtig kalt.



Da waren wir also in den Westfjorden, einer Gegend, die selbst für isländische Verhältnisse weit weg von allem ist und sehr wenig Infrastruktur hat. Der größte Nachteil der Einsamkeit: Man muss genau überlegen, wo man wieder was zu essen kaufen kann, und man fährt auch mal Essen für drei Tage über die Berge. Wer anders als ich - keine Allergie gegen Natriumglutamat hat, bekommt in den Lebensmittelverkaufsstellen auch Fertiges in Tüten von auch aus Deutschland bekannten Firmen, mehrsprachig beschriftet. Ein Ziel in den Westfjorden hieß Látrabjarg, der größte Vogelfelsen im Nordatlantik. Auf dem Weg dorthin kommt man in Hnjóntur vorbei, wo es ein paar Bauernhöfe und ein Museum gibt. Im Museum ist vieles ausgestellt, was das Leben früher veranschaulicht: Möbel, Schiffe, Fischereigerät. An größeren Schaukasten gibt es eine allgemeine deut-

sche und englische Beschriftung, nicht jedoch bei den einzelnen Exponaten. Eine junge Frau heftete sich an unsere Fersen und erklärte und beantwortete uns vieles in sehr gutem Deutsch. Schließlich wollte sie wissen, ob wir den Film über die Abbergung eines auf Grund gelaufenen Trawlers sehen wollten, auf Deutsch. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger war an den Dreharbeiten beteiligt, und es ist ein Dokumentarfilm. Im Dezember 1947 war einer gestrandet und die Mannschaft von den Männern mit der Ausrüstung, mit der sie im Sommer Vogelei am steilen Felsen sammelten, vom Schiff abgehoben worden. Das sollte im Dezember 1948 nachgestellt werden, und da strandete wieder ein Trawler. Nicht nur die Rettung und die Bilder davon sind beeindruckend. Auch die Sprache ist faszinierend: Vokabeln des Dritten Reiches mit großem Ernst und auch Pathos im Sinne der Völkerverständigung; das wäre ein schönes Lehrstück für den Deutschunterricht. Abend saßen wir im Trockenem, die Kochgelegenheit der Jugendherberge darf von Campnern genutzt werden, und da fiel der Satz, „Morgen ist einer der drei Tage, an denen ein Bus fährt“.

Es regnete, und es sah auch nicht so aus, als würde sich das ändern. Leider richtig: Wir radelten mit Gepäck zum Látrabjarg, dem größten Vogelfelsen im Nordatlantik, und die Papageientaucher saßen unter den winzigen Überhängen und dachten wie wir Hässliches über das Wetter. Danach setzten wir uns im Wind- und Regenschatten eines Wohnwagens ins „Dorf“ und warteten lange auf den Bus. Der war klein, die Räder kamen in den Mittelgang, aber es passte. In Patreksfjörður stiegen wir aus, kauften ein, warfen einen Blick auf den Campingplatz (ohne Wind- und Regenschutz am Hang) und suchten uns eine der Sleepingbag-Accommodations auf der Liste. Die alte Frau sprach nur ein paar Brocken Englisch, aber es reichte für das Nötigste.

Die Fahrt mit dem Postschiff ab Isafjörður brachte den Rädern eine Seewas-serdusche und uns Whalewatching, die Räder wurden auf Æðey gleich auf das Motorböötchen eines Bauern umgeladen. Das Aussteigen oder besser Raufkrabbeln im Naturhafen war ein bisschen abenteuerlicher, die Räder und Taschen anzuneh-

men allerdings unproblematisch. Danach führen wir die Straße ab Bæir vom Ende zum Anfang. Die Halbinsel ist zum großen Teil entvölkert, sowohl von Menschen als auch von Schafen. Vor der Einmündung auf eine große Straße gab es noch einen Gletscher zu betrachten während des Mittagessens hinter der Endmoräne. Nicht vergessen werden sollten auch die Seeschwalben, die keineswegs nur Scheinangriffe fliegen, es zu meinem Glück aber immer auf das „Leittier“ abgesehen hatten. Auf den Pass ging es einfach, die Abfahrt war eine Lektion in praktischer Thermik. Man muss immer darauf gefasst sein, dass einen eine Bö erwischt, wenn es irgendwo seitlich ein Tal gibt, auch eins, das man beim Vorbeifahren gar nicht wahrnimmt. Den Abschluss des Tages bildete ein Schwimmbad mit Hot Pots in Hólmavik gleich am Campingplatz, der auch keine Dusche hat.

Die nächste Etappe brachte uns nach Blönduós, einem Ort mit einer sehr sehenswerten modernen Kirche (überhaupt gibt es auf Island viele moderne Kirchen, aber die war für meinen Geschmack die schönste) und einem Textilmuseum, das im Sommer 3 Monate auf hat: Eine Museumsfrau zum Löcher-in-den-Bauchfragen, viel Information über Textilherstellung, moderne Webkunst, isländisch nationale Frauenkleidung, handgestrickte Dessous aus dem 20. Jahrhundert und vieles mehr. Auf der Insel, die den Fluss Blandá teilt, wurden vor etwa 40 Jahren allerlei Bäume aus unwirtlichen Gegenden der Welt angepflanzt. Die Namen der Länder lassen sich eher von den isländischen Schildern erschließen als die der Bäume. Übrigens war das der einzige Ort, an dem wir morgens viele Singvögel hörten. Die Touri-Info hatte den Namen nicht verdient. Als ich wissen wollte, wo man am geschicktesten den Bus ins Hochland anhalten könne, war die Rückfrage „Was, da fährt ein Bus hoch?“, und es folgte die - falsche - Auskunft, dass man sich für den Bus anmelden müsse, auch wenn man ohne Rad komme. Auch die Frage, ob man frische Lebensmittel in Hveravellir einkaufen könne, blieb unbeantwortet. Letzte Touristen-Desinformation vor dem Hochland. Allerdings muss man zugeben, dass das die einzig unfähige Touristeninformation war, die wir kennen lernten. Die Wettervorhersage bezogen wir aus der Zeitung, und damit stand die Entscheidung, dass wir statt in vier Tagen in

drei Tagen durchs Hochland durch sein wollten, ich also Bus fahren würde. Noch hatten wir nicht gelernt, dass die Regenvorhersage einigermaßen zuverlässig ist und die Windvorhersage deutlich weniger gültig.

Der Weg zum Bus führte durch eine Fast-Waschküche. Bei 100 bis 150 m Wolkenhöhe sind Berge von 700 bis 800 m Höhe direkt neben der Straße völlig unspektakulär. Der Bus war ziemlich pünktlich an der Nicht-Haltestelle. Erst hielt ich den falschen Linienbus an. Wohin er fährt, sieht man erst, wenn er schon fast steht. Im Kofferraum des richtigen Busses lagen schon zwei Räder. Eins dazu und das gesamte Gepäck außer dem, was Olaf für die Bergtour brauchte. Der Bus macht an Sehenswürdigkeiten kurze Pausen, am Blandá-Stausee sollten es 5 min werden und wurden 10. Der Hot Pot in Hveravellir gehört zum Touri-Pflichtprogramm. Ein Unterschied zu den Hot Pots im Schwimmbad ist, dass hier gespritzt und fotografiert wird. Außer dem Hot Pot gibt es ein altes Steinhaus, mit dem der Tourismus hier begann, und viele qualmende, fauchende, blubbernde, spuckende, stinkende „Quellen“, die teilweise am Rand farbige Spuren von Mineralien haben. Am besten gefiel mir ein etwa einen Meter hohes fauchendes „Berglein“, das aus den Mineralablagerungen aus dem Dampf entstanden war.

Die Buckelpiste ließ wenig Gelegenheit, die Landschaft zu betrachten, aber der Tag war wieder wolkenverhangen. Unser Zelt stellten wir an einer Hütte auf, zu der dann eine Reitergruppe kam. Einige sahen so aus, als ob ein Tag auf dem Pferd nicht sonderlich vergnüglich sei, und ein Engländer, der im Reiten erfahrener war, kommentierte unsere Fortbewegung „My bicycles have legs“.

Schließlich verließen wir das Hochland, schon vor dem Asphalt war die Oberfläche recht gut geworden, so dass der Asphalt auch nicht weniger Rollwiderstand bot. Erstes Zwischenziel war Gullfoss, ein riesiger Wasserfall, und wir sahen nirgendwo sonst so viele Touristen dicht beieinander. Ein paar Kilometer weiter liegt der Geysir, der nur noch am ersten Augustwochenende spuckt, wenn man mit Unmengen Seife nachhilft. Aber er hat einen zuverlässigeren Kollegen, Strokkur. Den nächsten Supermarkt nach Blönduós fanden wir in Laugavatn. Selbst in dem „Laden“ am Geysir bekommt man

nur was für den Notfall, zum Beispiel Kekse oder auch Sandwiches. Danach machten wir den Fehler, die direkt Strecke nach Þingvellir zu nehmen, mit Ausnahme der extrem steilen Stücke nicht asphaltiert, unsäglich staubig und extrem befahren. Auf dem Campingplatz trafen wir ein Liegerad fahrendes Paar aus Thüringen. Þingvellir ist eine Gegend, die wenig schroff ist, ein großer See, viele Berge, teilweise Tafelvulkane, und das Schild zeigte, dass Nationalpark auf Isländisch Volksgarten heißt. Geologisch liegt das Gebiet, auf dem das Þing immer tagte, zwischen Amerika und Eurasien. Informationen gibt es häppchenweise über die Bildschirme der Touri-Info in mehreren Sprachen: Geschichte, Geologie, Biologie, alles lesenswert. Einen Laden, in dem man Essen kaufen kann, gibt es dort übrigens auch nicht, nur Sandwiches und Ähnliches in der Touri-Info. Die Nacht zwischen den Kontinenten regnete es, aber die Angler waren glücklich. Wir waren es weniger, und am Nachmittag nahmen wir uns in Selfoss ein Appartement auf dem Campingplatz. Dagegen, in Þingvellir zu bleiben, hatten die fehlenden Nahrungsvorräte gesprochen.

Den nächsten Tag radelten wir ohne Gepäck an die Küste und machten Tourismus an weniger spektakulären Orten: in Eyrabakki ein Kaufmannshaus und das Schifffahrtmuseum, die Kirche mit einem von einer dänischen Königin gemalten Altarbild, in Stokkseyri eine Fischerhütte zu Ehren einer Kapitänin und ein Jugendstilleuchtturm. Der Dämpfer meines Delite blockierte hier endgültig. Gut, dass der Rest der Strecke asphaltiert sein sollte.

Die Strecke nach Reykjavik nahmen wir nach dem morgendlichen Berufsverkehr (auch auf Island pendeln viele Autofahrer eine Stunde pro Strecke), die Windanzeige vor dem Pass war sicherlich falsch, aber da der Wind schob, bereitete uns das wenig Verdruss. Bei der Abfahrt waren nur die Strecken mit Seitenwind sehr hässlich, mitten in der Baustelle, eine Spur, und der Satz, der das Überleben sichert, heißt auch auf Island: „Wer zu dicht überholt wird, fährt zu weit rechts.“ Natürlich brachte das wüsten Hupen ein, bei 45 km auf regennasser Straße bergab. In Selfoss hatten wir nach langen Wochen die erste Ampel gesehen, jetzt hatte uns der Stadtverkehr wieder. Am Abend gingen wir in

ein Barockkonzert von drei Isländerinnen und einer Deutschen. In dortigen Museum gibt es wöchentlich ein Konzert.

Auf dem Rückweg nach Keflavik sahen die im Radreiseführer als langweilig beschriebenen Lavafelder ganz anders aus. Wo es möglich war, nahmen wir die Nebenstrecke. Wenn die Autofahrer dort weniger asozial wären, wäre Island ein prima Urlaubsland für Radfahrer. Beim Campingplatz in Keflavik hätten wir kostenlos unsere Fahrradverpackungen lagern lassen können, wenn wir eine Nacht (egal ob am Anfang oder Ende) dort geblieben wären, falls es die letzte Nacht gewesen wäre, vorher bezahlt. Das erfuhren wir zu spät. Bilanz nach 4 Wochen: ca. 1550 km und die Erkenntnis, dass ich eigentlich körperlich viel fitter hätte sein müssen vor allem für die Bergetappen, die wir gemacht haben, und dass das angeblich qualitativ hochwertige Rad eigentlich auch nicht islandtauglich ist.

An-/Abreise

Wir hatten uns der Zeit wegen gegen Fähre und für Flug entschieden ab Berlin-Schönefeld. Beide Räder haben wir auf der Hinfahrt mit Heizungsröhrisolierschlauch geschützt, ich hatte auch noch einen Karton drum. Auf der Rückfahrt haben wir Griffe von Gangschaltung und Bremsen mit Pappe geschützt und auch noch die Ecken des Lowriders. Bei beiden Flügen Pedalen ab, Lenker quer, Trinkflaschen fest- und Schloss auf den Gepäckträger geklebt (Gewicht). Den Rädern ist nichts passiert.

Transport im Land

Island hat keine Eisenbahn, aber die Busse nehmen Räder mit, unter der Bedingung, dass noch Platz ist. Wie oft die Busse fahren, ist im Internet rauszufinden; die Takte liegen zwischen 3 pro Woche und 10 pro Tag. Da kann man Glück oder Pech haben, weil bei schlechtem Wetter viele Radfahrer den Bus nehmen. Man kann Busse einfach auf der Strecke anhalten. Für den Fahrradtransport muss man u.U. den Lenker quer stellen, auch zum Hinlegen im Kofferraum des Busses.

Ausrüstung

Wir haben uns beide für Island und die absehbar schlechten Straßen ein vollgefedertes Rad von Riese und Müller gegönnt, ein Jubilee und ein Delite black; beide Räder hatten die Erstinspektion hinter sich. Die Räder ließen an Verwindungssteifigkeit sehr zu wünschen üb-

rig, bei mir brachen die Schrauben vom Ständer, und bei beiden Rädern die von der Gepäckträgerabstützung. Beide Hinterraddämpfer haben den Geist aufgegeben, einer war nach der Tour ganz fest, der andere hatte einen Kolbenfresser. Die meisten Radfahrer, die mehr als die Ringstraße fahren wollten, hatten eine Vorder- radfederung.

Informationen

Zur grundlegenden Planung und Orientierung, wo wir hin wollten und was wir zu erwarten hatten, nutzten wir Island per Rad von Ulf Hoffmann aus dem Cyklos-Verlag von 2001 und die „Aktualisierungen“ unter <http://www.fahradtest.de>. Leider mussten wir feststellen, dass trotzdem vieles nicht mehr so aktuell war. Wir hatten Glück, dass gerade ein Dreier-Satz Karten neu erschienen war, Maßstab 1:250.000, von denen wir zwei genutzt haben, Ferðakort 1 und 2, Vestfirðir og Norðurland und Vesturland og Suðurland. In diesen Karten waren mehr Campingplätze verzeichnet als in der Liste isländischer Campingplätze und auch mehr als im Radreiseführer. Für die Westfjorde unverzichtbar sind die 4 isländisch-englischen Faltblätter (in 4 Druckfarben für 4 Teilregionen), die jährlich vom Atvinnuþróunarfélag Vestfjarða herausgegeben werden, die sämtliche für Touris relevante Informationen enthalten: Möglichkeiten, Lebensmittel einzukaufen (mit Öffnungszeiten), Übernachtungsmöglichkeiten, Touristen-Informationen, Cafeterien, Restaurants, Tankstellen, Schwimmbäder, Museen, Polizei, Post, Öffnungszeiten der Arztstuben, Fahrradläden (wobei das nicht das ist, was man sich in Deutschland darunter vorstellt), Pferdeverleih, Angellizenzen usw. Die Läden sind nach unserer und der Erfahrung anderer Radfahrer eher länger offen, aber... Die Faltblätter haben wir in diversen Touri-Informationen gesehen, aber es gibt nicht immer alle vier. Also gleich zugreifen, wer in die Westfjorde will. Wir waren in keiner Gegend so gut informiert wie in den Westfjorden, weil die so weit ab liegen und so einsam sind, dass man offensichtlich auch IsländerInnen klar machen muss, dass man da was zu essen (und Benzin) kaufen kann.

Straßen

Der Karte ist zu entnehmen, ob eine Strecke asphaltiert ist oder nicht,

und dann gibt es noch nicht asphaltierte Strecken von zweierlei Qualität und Jeeptracks. Die ersten drei Straßensorten haben wir ausprobiert. Die Oberfläche der asphaltierten Straßen ist meist grob, der Rollwiderstand entsprechend hoch. Die Angaben zu nicht asphaltierten Straßen sind Mittelwertangaben, man erwischt also bessere und schlechtere Abschnitte. An Berghängen ist die Oberfläche eher steinig (mit mehr oder weniger Lehm dazwischen), ansonsten Lehm, Schotter, Schlaglöcher, selten Waschbrettpisten. Nachteil der nicht asphaltierten Strecken ist, dass man sehr auf die Oberfläche achten muss und nicht Windschatten-Fahren kann.

Sprache

Dass alle Isländer Englisch „sprechen“, ist ein Gerücht. Schließlich ist Dänisch und nicht Englisch erste Fremdsprache in der Schule. Allerdings kann man sich mit allen so weit verständigen, dass man einkaufen kann, ein Quartier bekommt und sie verstehen, ob man außer dem Bett noch Frühstück möchte. Und gerade jüngere Menschen, die mit TouristInnen zu tun haben, sprechen oft sehr gut Englisch. Infotafeln in Touri-Regionen und Informationen in Museen sind auf Englisch, teilweise als komplette Übersetzung, teilweise als Kurzfassung. In dem Museum in Hnjótur hat uns eine junge Frau die Exponate ausführlich auf Deutsch erklärt, wo nur allgemeine englische Beschriftungen an den Kästen hingen.

Wetter

Statistisch ist Island im Sommer trockener als Deutschland, und das bewahrheitete sich für uns auch. Es ist allerdings kälter. Wenn die Sonne scheint, hat man sehr schnell den Eindruck, dass es mollig ist, auch bei 14° C. Wir haben auch Tagestemperaturen von unter 10° C erwischt, Nachtfrost hatten wir auch im Hochland nicht. Extrem ekelig kann der Wind sein, wobei wir insgesamt viel Glück mit der Richtung hatten. Pässe zu fahren, bedeutet, dass man sich oben winddichte Kleidung, Stirnband und an kühlen Tagen auch Handschuhe anzieht zum Bergabfahren.

Wer mehr wissen und Dias sehen will: am 13.1.2006 um 19 Uhr im großen Saal im Umweltzentrum.

Carmen Hagemeister

Techniktip

Frühmorgendliche Schabe- und Kratzgeräusche seitens unserer motorisierten Verkehrskollegen lassen nur einen Schluss zu: plötzlich und unerwartet ist draussen Schnee gefallen. Wie rüsten uns wir als Radfahrer, um Rad und Reiter weiterhin senkrecht zu halten?



Bei geräumten Straßen reicht auch der Landcruiser von Schwalbe

Für Gelegenheitsfahrer oder Nutzer von immer öfter geräumten Hauptstraßen reicht in der Regel ein Universalprofil, wie es der Marathon von Schwalbe oder der Top Touring 2000 von Continental bieten. Ein kritischer Blick lohnt sich allerdings auf die Lauffläche: bei starker Abnutzung sollte ein frisches Exemplar aufgezogen werden.



Der Twister von Continental

Für Vielfahrer und Schneetouristen, die auch mal eine Tour quer durch die Dresdner Heide in der Adventszeit schätzen, ist allerdings ein Reifenwechsel unumgänglich. Hierbei gilt der Grundsatz, dass ein Profil mit wenig Stollen den besten Halt und die beste Selbstreinigung bietet. Das ist simple Physik: drückt das Fahrergewicht auf weniger Fläche, drücken sich die Stollen tiefer in den Untergrund ein und verzahnen sich stärker. Die Kehrseite: an schneefreien Wintertagen ist auf Asphalt ein stärkerer Reifenverschleiss zu verzeichnen, da ja weniger Gummi zur Verfügung steht. Ideal wäre also ein zweiter Laufradsatz zur schnellen Anpassung an die aktuellen Wetterverhältnisse.

Während Fahrer von 26"-Rädern ein breites Angebot an passend profilierten Reifen vorfinden, ist das Angebot für Tourenräder mit klassischen Reifendimensionen, also schmalere 28"-Reifen, als sehr übersichtlich zu bezeichnen. Schwalbe bietet mit dem „Land Cruiser“ einen sehr wintertauglich erscheinenden Reifen an - zumindest optisch dem winterbewährten, jedoch nicht mehr erhältlichen „Marathon Sport“ sehr ähnlich. Auch der sehr erprobte „Scout“ ist noch erhältlich, allerdings nur in 28 mm Breite. Bei Continental wird der „Twister“ angeboten, mit seinem ausgeprägtem Stollenprofil auch als Erstausrüstung an sogenannten Crossrädern zu finden (das sind gewissermaßen Gelände-Rennräder, welche als winterliche Alternative von Rennfahrern genutzt werden).

Wer es wirklich wissen will, greift zu Winterreifen mit Spikes. Während diverse MTB-Ausführungen die Spikes direkt auf der Lauffläche angeordnet haben, taugen Tourenrad-Spikereifen mit seitlich angeordneten Metallstiften auch für den Straßeneinsatz. Mit reduziertem Luftdruck greifen die Spikes auf Schnee und Eis, während ein höherer Luftdruck das Rad auf Gumminoppen rollen lässt. Laut Schwalbe, dem Hersteller des „Snow Stud“, kommt die Nachfrage vor allem aus nordöstlichen Teilen Europas, weniger aus Deutschland. An der StVO liegt es aber nicht: während Spikereifen für Autos grundsätzlich verboten sind, müssen Fahrradreifen lediglich so beschaffen sein, dass sie die Fahrbahnoberfläche nicht beschädigen.



Ein Spikereifen für den Alltag: Schwalbe Snowstud

Überlebensstipps für Winterradler:

Sollte es doch einmal glatter als gedacht werden: Ruhe bewahren, nicht bremsen, nicht lenken und versuchen, abgestumpfte oder schneefreie Stellen anzupeilen. Vorsicht, wenn es verräterisch glänzt! Rutschgefahr droht auch von überfrorenem Tau bzw. Rauhreif.

Achten Sie im Winter auf ausreichend Platz zwischen Reifen und Schutzblech oder Rahmenrohren. Sonst sammelt sich sehr schnell Schnee an, welcher das Fortkommen empfindlich behindern kann! Und wenn Sie einmal absteigen und schieben wollen: hat ihr Schuhwerk denn auch ein schneetaugliches Profil?

Weitere Informationen:

Grundlagenwissen zu Reifenprofilen:

<http://www.smolik-velotech.de/laufrad/07reifen.htm#Reifenprofile> und http://www.smolik-velotech.de/pdf/laufrad_zweiradbuch.pdf (ein Probekapitel aus einer geplanten Buchveröffentlichung – alles über Laufräder einschließlich Reifenarten)

Winterreifen von Schwalbe:

<http://www.schwalbe.de/index.pl?bereich=produkte&einsatzbereich=4&produktgruppe=17>

Ein Artikel zum Thema im Spiegel:

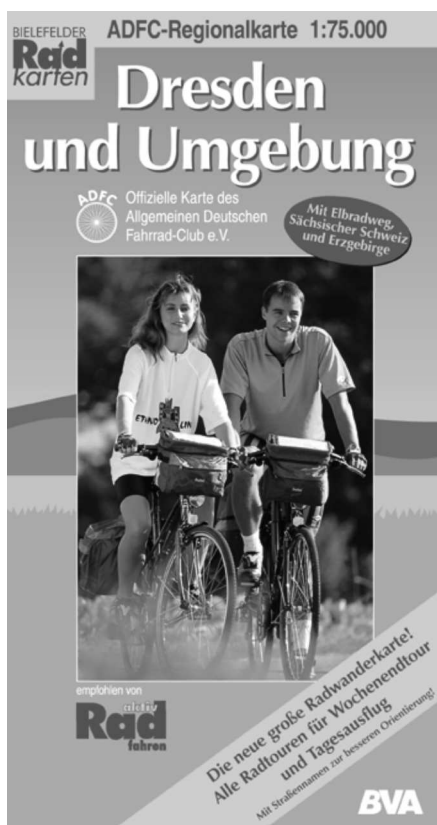
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,378294,00.html>

Tipps für den Weihnachtstisch

Neue Radkarten und Radwanderführer für Entdeckertouren in Sachsen und dem Rest der Welt

Auch passionierte Radler, welche kaum einen Sonnentag für neue Entdeckungstouren auslassen, stellen immer wieder überrascht fest, dass es neue markierte Radrouten gibt. Wer hat schon gehört vom Musikantenradweg im Vogtland, vom Grenzlandradwanderweg im Erzgebirge und wer kennt schon den grenzüberschreitenden Radfernwanderweg Euregio Egrensis oder die Radroute Naturpark Erzgebirge/Vogtland, die fast vor der Haustür liegen?

Und zahlreiche neue Radwanderkarten laden zu neuen Abenteuern auf Tagesausflügen oder an langen Wochenenden ein. Pünktlich vor dem Weihnachtsfest gibt es wieder Tipps für neue Karten und Bücher für die neue Radl-Saison 2006.



Das Dresdner Elbtal wurde im Juli 2004 zum Weltkulturerbe erklärt. Um die Schönheiten dieser zauberhaften Region mit dem Fahrrad zu genießen, ist gerade die überarbeitete Neuauflage der Regionalkarte der BVA „Dresden und Umgebung“ (13 Tourenvorschläge für Rad-

wandern zwischen Riesa, Meißen, Pulsnitz, Tharandt, Pirna und Altenberg, mit Elbe-Radweg, Silberstraße und Sächsischer Städteroute), 1:75 000, 6,80 Euro erschienen. Hilfreich sind Straßennamen sowie Angaben zu Jugendherbergen und Campingplätzen und ausführliche Infos zu Sehenswürdigkeiten.

Neben beschaulichen Radtouren in reizvollen Landschaften wie der Dresdner Heide, dem Tharandter Wald und dem Moritzburger Teichgebiet können mit dieser Karte auch viele Schlösser (Albrechtsburg, Proschwitz, Scharfenberg, Gauernitz, Wackerbarth, Grillenburg, Moritzburg, Pillnitz, Schönfeld, Schloss Klippenstein in Radeberg, Seifersdorf, Wachau, Burgk, Großsedlitz, Zuschendorf, Weesenstein) und wunderschöne barocke oder klassizistische Dorfkirchen (u. a. Brockwitz, Naustadt, Röhrsdorf, Constappel, Herzogswalde, Dresden-Loschwitz, Hosterwitz, Weinbergkirche Pillnitz, Lohmen, Dürrröhrsdorf, Hohnstein, Lichtenhain) mit dem Fahrrad entdeckt werden.



Nach einer Radwanderkarte des Verlags Dr. Barthel aus dem Jahr 2004 bietet nun auch Sachsenkartographie Dresden eine neue Radwanderkarte Kammtour vom Vogtland durchs Erzgebirge (4,50 Euro) an. In 6 Etappen führt die beschilderte Radroute 190 km durch ausgedehnte Wälder von Schöneck nach Altenberg. Bisher waren 5 - 6 Karten im Maßstab 1 : 50 000 für eine Kammtour notwendig, wofür jetzt eine einzige Karte ausreicht. Die Kammtour sollte mit Mountainbike oder Trekkingrad befahren werden. Die Karte enthält außerdem eine Steckenbeschreibung in beide Richtungen und Höhenprofile. Infos wie Adressen, Gaststätten, Übernachtungsmöglich-

keiten u. a. sind eine wichtige Hilfe für die Planung.

Für ausgedehnte Radtouren in Erzgebirge und Vogtland bietet Sachsenkartographie umfangreiches Kartenmaterial. Neuestes Produkt ist die Wander- und Radwanderkarte Nr. 64: Oelsnitz und Umgebung 1:33 000, 4,90 Euro.

Auch der Grenzradwanderweg HO 9 „Grünes Band“ entlang der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze lässt sich mit dieser Karte vom Dreiländereck Bayern - Sachsen - Tschechien bis zum Deutsch-Deutschen-Museum in Mödlareuth absolvieren. Den Anschluss nach Osten bieten die Karten Östliches Vogtland, Nr. 34 West erzgebirge und Nr. 33 Oberwiesenthal.

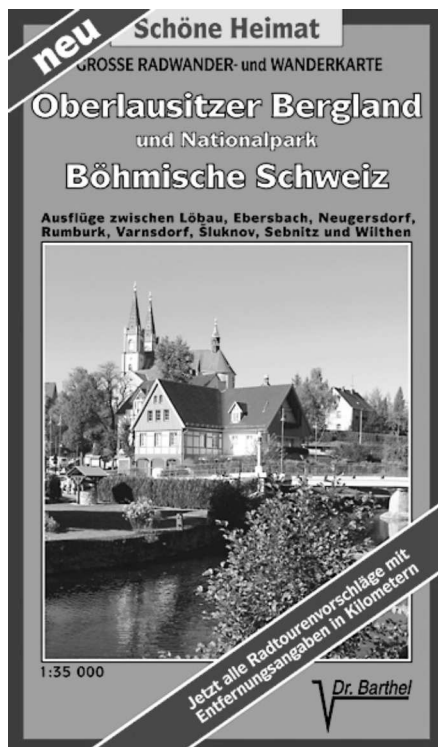
Mit der Bahn lässt sich auch der Spreewald gut erreichen. Die neue Wander-, Rad- und Wasserwanderkarte 44 von Sachsen-Kartographie „Oberspreewald“ 1:50 000 bietet für alle Freizeitsportarten den Überblick über eine einmalige Landschaft im Biosphärenreservat Spreewald zwischen Vetschau, Lübbenau und Lübben.

Auf dem 250 km langen Rundkurs des Gurken-Radwegs lassen sich die Höhepunkte dieser Region erkunden: das Spreewalddorf Lehde mit Gurken- und Freilandmuseum, Lübbenau mit Spreewaldmuseum, Orangerie und klassizistischem Schloss, Lübben mit Paul-Gerhardt-Kirche und dem Schloss mit dem berühmten Wappensaal, die Schinkelkirche in Straupitz sowie die Rekonstruktion einer 1200 Jahre alten Slawenburg Raddusch. Weitere Karten für Radtouren in Sachsen und im südlichen Brandenburg findet man unter www.sachsenkartographie.de.

Für den Sächsischen-Böhmischen Grenzraum gibt es neben den Wander- und Radwanderkarten des Kompass-Verlages 1:50 000: 2022 „Böhmisch-Sächsische Schweiz“ und 2048 „Lausitzer Gebirge“ nun eine attraktive Karte des Verlag Dr. Barthel: die Wander- und Radwanderkarte 073 „Oberlausitzer Bergland und Nationalpark Böhmisches Schweiz“ im Maßstab 1:35 000. Die Karte enthält markierte Radrouten wie den Umgebendehaus-Radweg Zittau - Neukirch, den Rübzahl-Radweg und Radrouten im Oberlausit-

zer Bergland sowie grenzüberschreitende Radrouten.

Zahlreiche Sehenswürdigkeiten lassen sich in dieser Region erkunden: reizvolle Aussichtspunkte und Aussichtstürme der Region, die größte Dorfkirche Deutschlands in Cunewalde und eine Silbermannorgel in Crostau, das Reiterhaus Neusalza-Spremberg, das Karasemuseum in Seiffhennersdorf, Taubenheim mit 17 Sonnenuhren, Urzeitpark und Afrikahaus in Sebnitz, prächtige Marktplätze, Prebischtor, Kahnfahrten auf der Hinterhermsdorfer Schleuse und in der Edmundsklamm, die älteste Glashütte Europas in Chribská, barocke Pestsäulen in Šluknov und Rumburk, Loreto-Kapelle in Rumburk sowie zahlreiche Umgebendhäuser. Den Anschluss bildet die Karte 040: Sächsisch-Böhmische-Schweiz: Ausflüge zwischen Lohmen, Neustadt, Hinterhermsdorf und Jetrichovice (Maßstab 1 : 30 000).



Weitere Neuauflagen aus dem Verlag Dr. Barthel gibt es für das Erzgebirge: Karte 95: „Oberes Erzgebirge“ mit Radtouren zwischen Oberwiesenthal, Annaberg-Buchholz und den Greifensteinen, Karte 049: „Östliches Vogtland und Westergebirge“ - Ausflüge zwischen Treuen, Stützensgrün, Rodewisch, Eibenstock, Falkenstein, Schöneck, Sosa und Klingenthal mit Oberlauf der Zwickauer Mulde und

Musikanten-Radweg, für den Muldentalkreis, Karte 046 1:50 000: Ausflüge zwischen Leipzig, Eilenburg, Borna, Mutzschen, Leisnig, Colditz und Bad Lausick, Karte 031: Dübener Heide (Ausflüge zwischen Oranienbaum, Jessen, Bitterfeld, Bad Dübren, Prettin, Delitzsch und Torgau mit Elbe-Radweg, Muldental-Radweg, R1 und R4, markierten Radrouten Bad Dübren - Delitzsch - Eilenburg und Torgischem Weg, 1:50 000.

Auch für das Nachbarbundesland Thüringen sorgt der Verlag Dr. Barthel für gutes Kartenmaterial: z. B. Karte 108: Naturpark Kyffhäuser, Sonderhausen und Umgebung, für das mittlere und untere Saaleetal (Karte 098: Jena und Umgebung Maßstab 1 : 35 000 mit Fernradweg Thüringer Städtekette, Karte 099: Naumburg und Umgebung und Karte 062: Weißenfels, Merseburg und Umgebung Maßstab 1 : 50 000 mit Elster-Radweg, Rippach-Radweg, Nessa-Radweg, Saale-Unstrut-Elster-Radacht und Ökumenischem Pilgerweg. (Preis 4,90 Euro je Karte)

Zum Saale-Radweg wird es am 12.4.06 einen Diavortrag im Bürgertreff Leubnitz-Neuostra geben. Höhepunkte am Saale-Radweg sind die zahlreichen Burgen und Schlösser, berühmte Sakralbauten (u.a. Naumburger Dom und der Dom von Merseburg), eine Rekonstruktion des 7000 Jahre alten Sonnenobservatoriums bei Goseck u.a. Auch für den Ökumenischen Pilgerweg Görlitz - Leipzig - Erfurt durch Sachsen und Thüringen komplettiert sich langsam das Kartenmaterial. Neu sind die Karten 035 Dahleener Heide/Wermisdorfer Wald und 112: Eisenach und Umgebung (Maßstab 1 : 35 000) vom Verlag Dr. Barthel und die Karte 22 Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft Blatt 1 Kamenz/Hoyerswerda (Maßstab 1 : 50 000) von Sachsenkartographie.

Das vollständige Angebot mit einer Übersichtskarte aller Kartenblätter findet man unter www.verlag-dr-barthel.de. Der Esterbauerverlag bietet für Sachsen die bewährten Radtourenbücher mit Spiralbindung für Elbe, Spree, Mulde, Oder-Neiße und Froschradweg. (www.esterbauer.com)

Johannes Meusel

Speiche

Informationen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dresden e.V.

Anschrift:

Umweltzentrum Dresden,
Schützengasse 16,
01067 Dresden

Tel: 0351/4943 321

Fax: 0351/4943 400

Email: info@adfc-dresden.de

Homepage: <http://www.adfc-dresden.de>

Redaktion: W. Leibenath, S. Böhme

verantwortlich i.S.d.P.G.: F. Mölle

Erscheinen: 10mal jährlich

Auflage: 750 Stück

Preis: im Jahresabo €5,50 incl. Zustellung

Bankverbindung:

Kto Nr. 102 478 029, Landeskirchl. Kreditgenossenschaft Dresden (BLZ 850 951 64), ADFC Dresden

Artikel (im *.txt-Format) an speiche@adfc-dresden.de oder auf Diskette an die Geschäftsstelle. Die Redaktion behält sich Kürzungen und Änderungen vor.

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht, Belegexemplar erbeten.

Wer die Speiche (PDF, ca. 0,5 MB) noch vor dem Druck in der Mailbox haben möchte, maile an speiche@adfc-dresden.de

Satz: L^AT_EX 2_ε

Grafik: GIMP 2.2.4

Die nächste Ausgabe erscheint voraussichtlich am 27. Januar 2006

Redaktionsschluss: 14. Januar 2006

Geschäftsstelle: im Umweltzentrum

(UWZ), Schützengasse 16, 2. Stock

Öffnungszeiten: Mi 16-18 Uhr

Fahrradbibliothek:

Bürgertreff Leubnitz-Neuostra e.V., Heydenreichweg 4, Tel./Fax 0351/4721920.

Email: mail@fahrradbibliothek.de,

<http://www.fahrradbibliothek.de>.

Selbsthilfewerkstaetten:

Radschlag: Katharinenstr. 11,

Tel. 0351/6567515. Email:

radschlagdresden@yahoo.de,

<http://www.radschlag.de.vu>.

Räderwerk im Kinder- und Jugend-

haus Gorbitz, Omsewitzer Ring 61,

<http://www.raederwerk-dresden.de.vu>.

Dezember 2005

02.12. (Freitag)

19:30 Umweltzentrum, Großer Veranstaltungssaal

DIA-Vortrag: libysche Wüste

07.12. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum

Offenes Treffen der Ortsgruppe

Thema: Radfahren im Winter

07.12. (Mittwoch)

19:45 Fahrradbibliothek

DIA-Vortrag: Kreta per Rad

09.12. (Freitag)

19:00 Umweltzentrum, Großer Saal

Weihnachtsfeier

11.12. (Sonntag)

10:00 Bahnhof Coswig

Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. nach Großenhain

21.12. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum

Aktiventreffen

Fahrradschrauber gesucht!

Alleine im dunklen Keller auf den Knien herumrutschend am Fahrrad schrauben - das muss nicht sein! Die Selbsthilfwerkstatt „Räderwerk“ im Kinder- und Jugendhaus Gorbitz, Omsewitzer Ring 61, bietet rückenfreundliche Montageständer, feinstes Spezialwerkzeug und die Möglichkeit, zusammen mit Gleichgesinnten zu fachsimpeln und zusammen zu tüfteln.

Der Erfahrungsaustausch intern und mit der Schwesterwerkstatt „Radschlag“ aus der Neustadt bietet auch weniger geübten Bastlern die Möglichkeit, in die Tätigkeit „hineinzuwachsen“.

Wer also in Gorbitz oder einem der angrenzenden Stadtteile wohnt und nicht nur am eigenen Rad basteln will, ist herzlich zum Kennenlernen jeweils donnerstags zwischen 15 und 19 Uhr eingeladen. Für unsere Projekte wie den Frauenschraubkurs, den Saisonstart „Frühlings-erwachen“ und eine Radfahrerschule für Erwachsene sind sowohl Teilnehmer als auch Mitmacher aus dem genannten Einzugsgebiet willkommen.

Dass die Räderwerker, genauso wie die

24.12. (Samstag)

10:00 Dresden, Schloß Albrechtsberg

Radtour des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. durch die Dresdener Heide

Januar 2006

04.01. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum

Offenes Treffen der Ortsgruppe

06.01. (Freitag)

19:30 Umweltzentrum, Großer Veranstaltungssaal

DIA-Vortrag: Baltikum per Rad

13.01. (Freitag)

19:30 Umweltzentrum, Großer Veranstaltungssaal

DIA-Vortrag: Island per Liegerad

18.01. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum

Aktiventreffen

Radschlag-Leute, nicht nur mit ölverschmierten Händen herumlaufen, zeigen Aktivitäten wie der gemeinsame Besuch der Messe fahrrad.markt.zukunft in Leipzig am Buß- und Betttag oder geplante gemeinsame Ausfahrten mit dem Rad.



Ein Rad zentrieren ist keine Hexerei

Gerade jetzt lohnt sich der Weg in die Selbsthilfwerkstatt, da winters naturgemäß weniger Andrang herrscht und so der Einzelne intensiver betreut werden kann.

Februar 2006

01.02. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum, Großer Veranstaltungssaal

Mitgliederversammlung des ADFC Dresden e.V.

15.02. (Mittwoch)

19:00 Umweltzentrum

Aktiventreffen

17.02. (Freitag)

19:30 Umweltzentrum, Großer Veranstaltungssaal

DIA-Vortrag: Radfahren auf den Kanarischen Inseln

ADFC-Veranstaltungen sind

kursiv gedruckt

Termine und Aktionen sind auch im Internet unter

www.adfc-dresden.de

zu finden.

Anregungen, konstruktive Kritik usw. bitte an info@adfc-dresden.de

Weitere Informationen gibt es am besten vor Ort oder unter www.raederwerk-dresden.de.vu.

Achtung - neue Öffnungszeiten im Räderwerk: Ab Dezember haben wir (nachfragegerecht) von 16 bis 20 Uhr geöffnet!

dr

Neue Selbsthilfwerkstatt

Dresdner Radfahrer haben gleich in drei Stadtteilen die Möglichkeit, mit passendem Werkzeug und fachkundiger Anleitung ihr Fahrrad selbst zu reparieren. Seit kurzem geht das auch in Freital.

In der Turnerstraße 7 hat eine neue Selbsthilfwerkstatt für Fahrräder eröffnet. Sie hat jeweils Dienstag und Mittwochs von 14 bis 20 Uhr geöffnet, eine Anmeldung ist nicht nötig. Die Werkstatt kann kostenlos benutzt werden. Ersatzteile gibt es zu marktüblichen Preisen vor Ort.

Die Werkstatt wird wie die in Gorbitz mit Fördermitteln der Initiative „Lokales Kapital für soziale Zwecke“ vom Bund und der Europäischen Union unterstützt.